# Dziennik Zarządzeń

## Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XX Radom, 12 lutego 1938 r. Nr. 1

Spis treści.



## CZĘŚĆ A.

### Dział Handlowo-Taryfowy.

#### Poz. 1.

**Okólnik Dyrekcji Kolei Państwowych z dnia 13 stycznia 1938 r. No. 1 w sprawie sprzedaży wydawnictw kolejowych.**

Podręczniki kolejowe, jak taryfy, przepisy i instrukcje wydawane przez Zarząd Kolejowy dla celów służbowych i szkoleniowych, mogą być nabywane przez pracowników kolejowych oraz osoby prywatne. W tym celu należy zwracać się piśmiennie bezpośrednio, lub też za pośrednictwem zawiadowców stacyj do Wydziału Handlowo-Taryfowego D.O.K.P., względnie osobiście do Składnicy Wydawnictw taryfowych w Radomiu (ul. Rynek Nr. 11) pokój 55, gdzie po ustalonych cenach można nabywać omawiane podręczniki.

Składnica zaopatrzona jest w taryfy, przepisy i instrukcje dotyczące służb: Handlowo-Taryfowej, Drogowej, Mechanicznej, Ruchu, Sanitarnej i Zasobów.

Pracownicy we własnym interesie powinni nabywać potrzebne im podręczniki, celem rozszerzenia wiedzy fachowej.

Nr. IV. 2g. 30/38.



## Dział Ruchu Kolejowego.

### Poz. 2.

**Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu z dnia 10 stycznia 1938 r. Nr. 2 w sprawie pouczania pracowników służby wykonawczej w związku z wydarzeniem przyjęcia pociągu na zajęty tor.**

Ze względu na dużą ilość w ostatnich czasach przyjęć pociągów na tor zajęty, Dyrekcja podaje do wiadomości i pouczenia służby stacyjnej przez instruktorów o następującym charakterystycznym przebiegu tego rodzaju ważniejszego wydarzenia:

*A) Opis ważniejszego wydarzenia.*

Na przejściowej stacji „S” posiadającej blokadę stacyjną, znajduje się ogółem 5 torów i 10 zwrotnic.

W miesiącu sierpniu r. ub. na stację „S” o godzinie 6 m. 15 przybył w połączeniu z pociągiem Nr. 9580 parowóz dla dokonania prac połączonych z wyładowaniem wagonów gospodarczych. Pociąg ten wraz z doczepionym parowozem przyjęto na tor nr. 4, po czym parowóz, w myśl polecenia dyżurnego ruchu, został odczepiony i skierowany na tor nr. 3, gdzie zatrzymał się w oczekiwaniu na dalsze dyspozycje.

W tym czasie, po załatwieniu formalności, stacja „N” wyprawiła do stacji „S” pociąg osobowy nr. 919. Dyżurny ruchu stacji „S” zarządził przygotowanie drogi przebiegu dla tego pociągu na tor 3, jakkolwiek powinien był pamiętać o znajdującym się na tym torze parowozie.

Zwrotniczy na posterunku od strony stacji „N” zameldował telefonicznie dyżurnemu ruchu o gotowości drogi przebiegu dla poc. nr. 919, bez uprzedniego sprawdzenia, czy tor nr. 3 rzeczywiście jest wolny. To samo uczynił i zwrotniczy z przeciwnego końca stacji. W rezultacie pociąg nr. 919 wjechał na tor nr. 3, na którym stał parowóz. Jednakże maszynista pociągu nr. 919 spostrzegł stojący parowóz i dał sygnał alarmowy. Na sygnał ten maszynista stojącego parowozu rozpoczął cofanie parowozu i w ten sposób udało się uniknąć zderzenia.

*B) Winni spowodowania ważniejszego wydarzenia są:*

1) Dyżurny ruchu stacji „S” który bez upewnienia się, gdzie znajduje się parowóz zatrzymany na podstawie jego uprzedniego zarządzenia na torze nr. 3, polecił przygotować drogę przebiegu na ten sam tor dla pociągu osobowego nr. 919. Przekroczył on postanowienia zawarte w ust. (1) § 40„ Przepisów nr. R-1” oraz w punkcie 5 ust. (12) § 22 „Instrukcji nr. 4”.

2) *Zwrotniczowie na posterunkach wjazdowych*, którzy zameldowali dyżurnemu ruchu o gotowości drogi przebiegu dla pociągu osobowego nr. 919, bez uprzedniego sprawdzenia, czy tor nr. 3 jest rzeczywiście wolny.

Przekroczyli oni postanowienia zawarte w punkcie 2 ust. (7) § 8 „Instrukcji nr. R-27”.

Wymienieni powyżej pracownicy pociągnięci zostali do surowej odpowiedzialności.

*C) Pouczenie.*

Dyżurny ruchu, tym bardziej na niedużej stacji przejściowej, obowiązany był przed wydaniem polecenia przygotowania drogi przebiegu dla pociągu nr. 919 zainteresować się gdzie znajduje się w danej chwili przybyły dla wykonania prac parowóz. Gdyby dyżurny ruchu zastanowił się przed wydaniem tej dyspozycji i wyjrzał na tory stacyjne, musiał by sobie przypomnieć wydane poprzednio polecenie zatrzymania parowozu na torze nr. 3, a zobaczywszy parowóz na trzecim torze, poleciłby mu zjechać na inny tor i nie spowodowałby opisanego wydarzenia, które zawdzięczając tylko szczęśliwemu zbiegowi okoliczności nie przyczyniło się do wypadku mogącego pociągnąć za sobą duże ofiary w ludziach.

Zwrotniczym nie wolno było meldować o gotowości drogi przebiegu dla oczekiwanego pociągu bez faktycznego sprawdzenia i upewnienia się, że na całej drodze przebiegu pociągu nie ma żadnych przeszkód. Sprawdzenie drogi przebiegu jest jedną z podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu i pod żadnym pozorem nie może być lekceważone.

Nastawniczowie i zwrotniczowie powinni stale pamiętać, że nienależyte albo nieskrupulatne wykonanie należących do ich kompetencji czynności, związanych bezpośrednio z ruchem pociągów — grozi w każdej chwili katastrofą, nie wolno zatem zaniechać ani jednej z przepisanych czynności, gdyż nieraz z błahych z pozoru odstąpień od regulaminowo wytkniętych obowiązków powstają nieobliczalne w skutkach następstwa.

Nr. I. 4b 27/38.

### Poz. 3.

**Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 11.I 1938 r. Nr. 3 w sprawie przekazywania dyżurów.**

Doraźne rewizje stacyj, przeprowadzone w ostatnim czasie przez organa Wydziału Ruchu wykazały cały szereg nieprawidłowości, a między nimi bardzo niedokładne oddawanie i odbiór dyżurów.

Celem usunięcia tego niedomagania, polecam, aby z dniem ogłoszenia niniejszego zarządzenia oddawanie i odbiór dyżurów przez dyżurnych ruchu odbywał się ściśle według następującego wzoru:

Oddanie, względnie odbiór dyżuru

dnia......................./........................ 193..... godz:.................

Sytuacja ruchowa na torach stacyjnych:

Tor Nr. 1 ........................................ Tor Nr. 2 ........................................
Tor Nr. 3 ........................................ Tor Nr. 4 ........................................
Tor Nr. 5 ........................................ Tor Nr. 6 ........................................
Poc. Nr.................... na torze Nr...................., kier. pociągu .................... par. Nr....................
Poc. Nr.................... na torze „ ...................., „ „ .................... „ „ ....................

Ruch pociągów

Szlak do.................................... zajęty poc. Nr....................................
Szlak z .................................... „ „ Nr....................................

Spóźnienia pociągów......................................................................

..............................................................................................

Kursują pociągi dodatkowe ..............................................................
Odwołano pociągi ..............................................................
Przerwy łączności ..............................................................
(Wymienić szlaki i podać w jaki sposób nawiązano łączność) ..............................
Ostrzeżenie (ograniczenia szybkości, zamknięcia torów, wózki i t. p) ..............................
Brak wody na stacjach ..............................................................
Okólniki i telegramy..............................................................
Stan telefonów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu pociągów ..............................
Klucze od zwrotnic ..............................................................
Klucze od stacji zamkniętej, bocznicy szlakowej ..............................
Ciężar do wysłania ..............................................................
Niewykonane dyspozycje ..............................................................
Regulamin stacyjny, przepisy i instrukcje ..............................................
Stan i ilość spłonek ..............................................................
Ogólne uwagi ..............................................................

..............................................................................................

Odebrał .................................... w obecności oddał ....................................

........................................

Na stacjach węzłowych przekazywanie dyżurów przez dyżurnych ruchu powinno się zapisywać w osobnych książkach, a niezależnie od tego należy zaznaczyć zmianę dyżuru w dzienniku ruchu R N. 1. Na stacjach pośrednich zmianę dyżuru należy zapisywać tylko w dzienniku ruchu R. N. 1.

Starsi zwrotniczowie, nastawniczowie oraz zwrotniczowie przy zmianie dyżuru powinni podawać następujące dane:

Sytuacja ruchowa na torach stacyjnych,
Spóźnienia pociągów,
Kursują pociągi dodatkowe,
Odwołano pociągi,
Przerwy łączności,
Stan telefonów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
Ilość spłonek,
Stan i ilość inwentarza przyborów sygnałowych,
Przepisy i instrukcje,
Miejsce pracy parowozu manewrowego (w chwili zmiany dyżuru),
Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem i czy wolne ukresy.
Ogólne uwagi.

Ustawiacze (kierownicy manewrowania) przy zmianie dyżuru powinni podawać:

Sytuacja ruchowa na torach stacyjnych.
Kursują pociągi dodatkowe.
Odwołano pociągi.
Ciężar do wysłania.

Niewykonane dyspozycje.
Ilość i stan płóz hamulcowych oraz klinów do podkładania wagonów.
Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem i czy wolne ukresy.
Miejsce pracy parowozu manewrowego.
Ogólne uwagi.

Personel stacyjny dowodnie pouczyć.

Nr. I. 4a. 75/3/38.

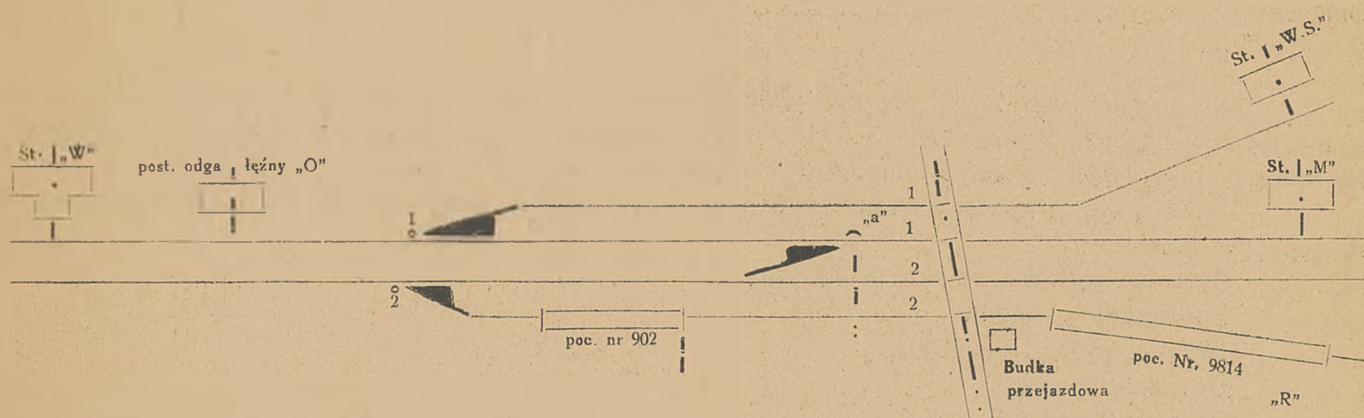
## Poz 4.

**Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu z dnia 4 stycznia 1938 r. Nr. 4 w sprawie pouczenia pracowników służby wykonawczej w związku z wydarzeniem wyprawienia pociągu pospiesznego na odstęp zajęty przez niewłaściwie skierowany pociąg pasażerski.**

W miesiącu sierpniu r. ub. na jednym z odstępów blokowych wydarzyło się przepuszczenie przez posterunek odgałęźny pociągu pasażerskiego w kierunku niewłaściwym i następnie wyprawienie pociągu pośpiesznego na odstęp zajęty przez niewłaściwie skierowany pociąg pasażerski. Ze względu na charakterystyczne okoliczności towarzyszące temu ważniejszemu wydarzeniu. Dyrekcja podaje opis jego do wiadomości i pouczania pracowników przez instruktorów.

Przygotowania drogi przebiegu dla pociągów parzystych w kierunku st. „M" odbywało się według ustawionego regulaminu, jak następuje: dyżurny ruchu na posterunku odstępowym „O" wyjmował z aparatu nastawczego klucze ze znakiem plus od zwrotnicy Nr. 2 i od zwrotnicy lit. A, wręczał je zwrotniczemu, z poleceniem przełożenia tych zwrotnic w położeniu na minus i zamknięcia ich w tym położeniu.

Prawidłowość przygotowanej drogi przebiegu dyżurny ruchu obowiązany był sprawdzić osobiście na gruncie i po odebraniu kluczy od zwrotniczego, powinien był klucz od zwrotnicy Nr. 2 włożyć do aparatu nastawczego, klucz zaś od zwrotnicy lit. A— zawiesić na tablicy kontrolnej. Po przygotowaniu i zabezpieczeniu w powyżej opisany sposób drogi przebiegu, dyżyrny ruchu wysyłał drugiego zwrotniczego do semaforu odstępowego, w celu doręczenia kierownikowi oczekiwanego pociągu rozkazu szczególnego, zezwalającego na jazdę po torze niewłaściwym do st. „M" i dania sygnału 27 „Naprzód".




### A) Opis ważniejszego wydarzenia.

W pierwszych dniach sierpnia r. ub. w związku z przebudową wiaduktu na odstępie „O" — „M" tor główny Nr. 2 był zamknięty dla ruchu pociągów. Na odstępie tym na czas zamknięcia wymienionego toru został wprowadzony ruch jednotorowy po torze głównym Nr. 1, z zachowaniem postanowień §§ 42 i 43 „Przepisów Nr. R 1". Dla przejścia pociągów parzystych z toru Nr. 2 na tor Nr. 1 na posterunku odgałęźnym „O" ułożony został rozjazd oznaczony literą A.

W dniu 3 sierpnia r. ub. dyżurny ruchu na posterunku odstępowym „O" mając zapowiedziany ze st. „M" pociąg pasażerski Nr. 9814 w kierunku st. „M", po otrzymaniu o godz. 6 m. 13 ze st. „M" zezwolenia na wyprawienie pociągu, nie przygotował drogi przebiegu dla tego pociągu w sposób przewidziany regulaminem, ograniczając się wysłaniem zwrotniczego do semaforu odstępowego od strony „M" z rozkazem szczególnym dla pociągu Nr. 9814, z poleceniem dania mu sygnału 27 „Naprzód".

Poc. Nr. 9814 zatrzymał się przed semaforem odstępowym na posterunku odgałęźnym „O” o godz. 6 m. 17. Po doręczeniu przez zwrotniczego kierownikowi pociągu rozkazu szczególnego na jazdę do st. „M” po torze niewłaściwym i daniu przez zwrotniczego sygnału 27 „Naprzód” pociąg ruszył w dalszą drogę.

Ponieważ w tym czasie panowała gęsta mgła, kierownik poc. i drużyna parowozowa nie dostrzegli położenia zwrotnicy Nr. 2, znajdującej się w odległości 270 metrów od semaforu. Gdy pociąg mijał posterunek — dyżurny ruchu stojąc na peronie dawał sygnał 27 „Naprzód”, czym ponownie upewnił drużynę pociągową, że droga przebiegu dla tego pociągu jest przygotowana prawidłowo. Tymczasem pociąg Nr. 9814 wyjechał przez zwrotnicę Nr. 2 na tor prowadzący w kierunku stacji „R”. Po ujechaniu kilkaset metrów maszynista zorientował się, że jedzie w niewłaściwym kierunku i pociąg zatrzymał. W międzyczasie dyżurny ruchu na posterunku odgałęźnym „O“, po przepuszczeniu poc. Nr. 9814, zgłosił o godz. 6 min. 20 do stacji „M“ przybycie tego pociągu. Na podstawie tego zgłoszenia, st. „M“ wyprawiła o godz. 6 min. 26 pociąg pośpieszny Nr. 902, idący w kierunku stacji „R“. Nie wiedząc jeszcze o tym, że pociąg pasażerski Nr. 9814 stoi na odstępie „O“ — „R“, dyżurny ruchu dał na semaforze odstępowym sygnał „wolna droga“ dla pociągu pośp. Nr. 902 w kierunku st. „R“ i pociąg ten wjechał na odstęp „O“ — „R“, zajęty przez stojący poc. Nr. 9814. Dróżnik przejazdowy na odstępie „O“ — „R“, do którego zgłosił się konduktor od poc. Nr. 9814 w celu zatelefonowania na poster. „O“, zorientował się, że wkrótce ma nadejść poc. Nr. 902, ułożył na szynach spłonki i pobiegł w kierunku poc. Nr. 902 dając sygnały „stój“. Maszynista poc. Nr. 902 zauważył te sygnały i pociąg zatrzymał w odległości 340 metrów od końcowego wagonu stojącego poc. Nr. 9814. Zawdzięczając tylko przytomności umysłu i szybkiej orientacji dróżnika przejazdowego do zderzenia nie doszło i pociągi po ich cofnięciu, udały się we właściwą drogę, jakkolwiek ze znacznym opóźnieniem. Za powyższe dróżnikowi przejazdowemu została wyznaczona nagroda pieniężna.

### B) Winny spowodowania ważniejszego wydarzenia.

Winnym spowodowania ważniejszego wydarzenia (właściwie dwóch ważniejszych wydarzeń) **okazał się wyłącznie dyżurny ruchu na posterunku odgałęźnym „O”,** który, nie mając przygotowanej i zabezpieczonej regulaminowo drogi przebiegu dla poc. Nr. 9814 do st. „M“ w warunkach ruchu jednotorowego zaniedbał przygotowania w sposób regulaminowy drogi przebiegu dla poc. Nr. 9814 i zezwolił na przejazd pociągu, który wskutek nieprawidłowego dlań nastawienia zwrotnicy Nr. 2 wyjechał w kierunku niewłaściwym, to jest na odstęp „O“ — „R“, zamiast na odstęp „O“—„M“.

Dyżurny ruchu w danym przypadku przekroczył postanowienia ust. (3) § 20 oraz ust. (1) § 40 „Przepisów Nr. R-1“.

Dyżurny ruchu winny dopuszczenia się tak karygodnego niedbalstwa został pociągnięty do odpowiedzialności dyscyplinarnej i niezwłocznie usunięty od czynności dyżurnego ruchu, z wyznaczeniem do czynności biurowych.

### C) Pouczenie.

Dyżurny ruchu na posterunku odgałęźnym, tym bardziej podczas czasowego przejścia z ruchu dwutorowego na jednotorowy, obowiązany jest bezwarunkowo przestrzegać w najdrobniejszych nawet szczegółach postanowienia specjalnie opracowanego czasowego regulaminu, gdyż lekceważenie ostrożności niezbędnych dla utrzymania i zabezpieczenia prawidłowego ruchu pociągów — zawsze może doprowadzić do wytworzenia komplikacji w ruchu, a niejednokrotnie i do poważnego wypadku.

Dyżurnemu Ruchu na posterunku odgałęźnym „O” nie wolno było dać zwrotniczemu pozwolenia na wręczenie rozkazu szczególnego kierownikowi poc. 9814 i na podanie temu pociągowi sygnału 27 „Naprzód”, jako też i samemu powtórzyć następnie ten sygnał, bez regulaminowego nastawienia i zamknięcia na klucze zwrotnic Nr. 2 i lit. A, gdyż tylko tak przygotowana droga przebiegu zabezpieczała przejazd pociągów parzystych po rozjeździe. A na szlak czasowo jednotorowy „O” — „M”.

Powyżej opisane wydarzenie jest wysoce charakterystyczne, *gdyż stwierdza niezbicie niedopuszczalność nieprzepisowego załatwiania czynności związanych bezpośrednio z ruchem pociągów.*

Nr. I. 4b. 14/38.

## Poz. 5.

### Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 15 stycznia 1938 r. Nr. 5 w sprawie wyjaśnień do Przepisów Ruchu Nr. R1 wydanych w oddzielnym zeszycie.

W uzupełnieniu okólnika z dnia 15 kwietnia 1937 r. Nr. 48 i z dnia 22 października 1937 r. Nr. 114 (Dziennik Zarz. Nr. Nr. 9 i 19 za 1937 r.) ogłaszam dalsze wyjaśnienia do Przepisów Ruchu Nr. R 1.

Wyjaśnienia te wydane w oddzielnej odbitce należy stale przechowywać w tych przepisach.

Nr. I/4a 75/4/38.

## Dział Mechaniczno-Kolejowy.

### Poz. 6.

**Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 31 grudnia 1937 r. Nr. 7 w sprawie nagród pieniężnych za ujawnienie uszkodzeń części taboru kolejowego.**

Celem zachęcenia pracowników, przeprowadzających okresowe rewizje części parowozowych i wagonowych i wykonywujących ich naprawę, jak również do zwiększenia czujności nad stanem tych części ze strony drużyn parowozowych, wyznaczam na okres 1938 r. według załączonej tabeli nagrody pieniężne za wykrycie w taborze usterek, zagrażających bezpieczeństwu ruchu, lub mogących wywołać jego nieregularność.

W związku z tym, w razie wykrycia przez pracowników usterek wymienionych w załączonej tabeli, należy sporządzić protokuł według ustalonego wzoru w dwóch egzemplarzach, z których jeden polecam wysyłać niezwłocznie do Wydziału Mechanicznego celem rejestracji, drugi zaś dołączać do list płacy. Listy płacy dla pracowników, którzy wykryli usterki, winny być wysyłane do tegoż Wydziału na 1 i 15 każdego miesiąca.

Równocześnie uprzedzam, że za wypadki zepsucia się parowozu w drodze, wynikłe z powodu niezauważenia zawczasu uszkodzeń poszczególnych części złej naprawy lub obsługi, pociągać będę winnych do surowej odpowiedzialności, aż do usunięcia od obsługi parowozów włącznie.

Powyższe należy ogłosić pracownikom Służby Mechanicznej.

Nr. II 2b.—26/I/38.

## N A G R O D Y
### za ujawnienie uszkodzeń części taboru kolejowego

| Nr. p. | Rodzaj ujawnionych usterek | Wysokość wynagrodzenia w złotych | Uwagi |
|---|---|---|---|
| 1 | Nadpęknięcie ramki lub wideł wiązarów i dużej ramki korbowodu, przeciwkorby oraz łba trzona tłokowego . . | 12 | |
| 2 | Nadpęknięcie ramki korbowodu w krzyżulcu, krzyżulca, sworznia krzyżulcowego . . . . . . . | 15 | |
| 3 | Nadpęknięcie klina korbowodu, wiązara, śruby, klina, trzona tłokowego lub suwakowego, tarczy tłokowej, kadłuba, suwaka i ramki suwaka płaskiego . . | 5 | |
| 4 | Nadpęknięcie części mechanizmu parorozdzielczego | | |
| | wewnętrznego . . . . . . . . . . . | 10 | |
| | zewnętrznego . . . . . . . . . . . | 6 | |
| 5 | Obluzowanie się czopa korbowego . . . . . | 5 | |
| 6 | Nadpęknięcie cylindra parowego parowozu . . . . | 7 | |
| 7 | Nadpęknięcie ostojnic parowozowych i tendrowych . . | 7 | |
| 8 | Nadpęknięcie osi zestawu kołowego parowozu, tendra lub wagonu . . . . . . . . . . . . . | 25 | |
| 9 | Nadpęknięcie obręczy koła parowozowego i tendrowego . | 10 | |
| 10 | „ „ „ wagonowego . . . . . | 8 | |
| 11 | Obluzowanie koła na osi u parowozu . . . . . . | 15 | |
| 12 | „ „ „ „ „ tendra . . . . . . | 10 | |
| 13 | „ „ „ „ „ wagonu . . . . . . | 8 | |
| 14 | Obluzowanie obręczy koła parowozowego . . . . . | 8 | |
| 15 | „ „ „ tendrowego . . . . . | 6 | |
| 16 | „ „ „ wagonowego . . . . . | 4 | |
| 17 | Nadpęknięcie głównego cięgła pomiędzy parowozem i tendrem . . . . . . . . . . . . | 8 | |
| 18 | Nadpęknięcie części sprzęgu śrubowego . . . . . | 5 | |
| 19 | Nadpęknięcie części składowych przekładni hamulcowej parowozu i tendra . . . . . . . . . | 4 | |
| 20 | Za wszelkiego rodzaju inne uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu według uznania naczelnika parowozowni głównej . . . . . . . . . . | 2 do 10 | |

## Odznaczenia.

### Poz. 7.

**Zarządzeniem Pana Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 listopada 1937 r. (Monitor Polski Nr. 260 z dn. 11-11 1937 r.) zostali odznaczeni niżej wyszczególnieni pracownicy D. O. K. P. w Radomiu.**

ZŁOTYM KRZYŻEM ZASŁUGI
po raz pierwszy

**Za zasługi w służbie kolejowej:**

Borkowski Jan, Naczelnik Biura Finansowego,
Dr. Chojnacki Józef, Naczelnik Biura Prawnego,
Inż. Fleszar Stefan, Naczelnik Służby Mechanicznej,
Inż. Jasiński Aleksander, Naczelnik 6 Oddziału Drogowego,
Inż. Milewski Józef, Kierownik Działu Parowozowego W-łu Mechanicznego,
Szmidt Józef, Naczelnik Służby Handlowo-Taryfowej,
Winnicki Teofil-Gracjan, Kierownik Dz-łu Pasażerskiego W-łu Ruchu,

**Za zasługi w służbie kolejowej i na polu pracy społecznej:**

Kurcz Antoni, Wicedyrektor Kolei Państwowych w Radomiu,
Gorzkowski Antoni, Kierownik Dz-łu Magazynowego W-łu Zasobów.

ZŁOTYM KRZYŻEM ZASŁUGI
po raz drugi

Monowid Zygmunt, p. o. Naczelnika Biura Wojskowego, za zasługi w służbie kolejowej.

SREBRNYM KRZYŻEM ZASŁUGI
po raz pierwszy

**Za zasługi w służbie kolejowej:**

Bilski Jan, zawiadowca odcinka drogowego 3 Oddziału Drogowego,
Bryłowski Wincenty, st. technik W-łu Mechanicznego,
Celiński Stefan, zawiadowca stacji Horyń,
Domański Ignacy, kierownik Ajencji Celnej w Zdołbunowie,
Inż. Kudelski Marceli, Naczelnik 3 Oddziału Ruchowo-Handlowego,
Karpeta Lucjan, asesor Wydziału Ruchu, p. o. dyspozytora ruchu,
Kossowski Bolesław, st. asesor Biura Personalnego,
Michałowski Konstanty, st. asesor Biura Personalnego,
Nowicki Stanisław, st. asesor Wydziału Ruchu,
Wasilewski Henryk-Antoni, st. technik Wydziału Mechanicznego,
Worożbicki Andrzej, kontroler ruchu 1 Oddziału Ruchowo-Handlowego,

**Za zasługi w służbie kolejowej i na polu pracy społecznej:**

Burchard Franciszek, asesor 2 Oddziału Drogowego,
Mgr. Górski Mieczysław, referendarz K. P. w Biurze Personalnym,
Mgr. Topolnicki Kazimierz, kierownik Działu Ogólno-Prawn. w Biurze Prawnym,
Lewiński Stanisław, st. asesor Biura Wojskowego,
Lipiński Czesław, zawiadowca Magaz. Zasobów w Skarżysku-Kam.
Wasilewski Michał, maszynista I kl. parowozowni Skarżysko-Kam.

**Za zasługi na polu pracy społecznej:**

Kryśko Konstanty, st. instruktor ruchu,
Pośpieszyński Czesław, asesor st. Skarżysko-Kam.
Solecki Stanisław, st. asesor W-łu Ruchu,
Tałałas Władysław, kierownik Działu Biura Finansowego,
Wysokiński Władysław, zawiadowca odcinka drogowego 5 Oddziału Drogowego.

BRĄZOWYM KRZYŻEM ZASŁUGI
po raz pierwszy

**Za zasługi w służbie kolejowej:**

Atrasik Józef, adiunkt st. Zamość,
Bieńkowski Jan, maszynowy I kl. Parowozowni Głównej w Lublinie,
Bogacki Eugeniusz, st. kancel. Parowozowni Głównej w Kowlu,
Ciepielewski Bolesław-Andrzej, stały pracownik Warsztatów Głównych w Radomiu,
Ciużyński Aleksander, zawiadowca stacji Mohylany,
Domański Władysław, st. kancelista Biura Prawnego,
Dobrowolski Ludwik, st. przetokowy st. Lublin,
Dąbrowa Feliks, stały pracownik Parowozowni Głównej w Kowlu,
Garczyński Kazimierz, stały pracownik Wydziału Mechanicznego,
Gdesz Benedykt, czas. pracownik Wydziału Drogowego,
Godzina Paweł, stały woźny Parowozowni Głównej w Kowlu,

Gregorczuk Jan, pom. zawiadowcy odcinka drogowego 6 Oddziału Drogowego,

Karwowski Stanisław, kancel. I kl. Parowozowni Głównej w Lublinie,

Kowalik Józef, adiunkt st. Bystrzyca,

Kowalski Adam-Stanisław, stały prac. Parowozowni Głównej w Skarżysku,

Koziński Julian, maszynista Kolei Wąskotorowych,

Kołodziej Józef, starszy woźny Biura Wojskowego,

Kościński Eugeniusz, st. kancel. Biura Finansowego,

Latało Władysław, maszynista I kl. Parowozowni Głównej w Lublinie,

Lorek Kazimierz, torowy 1 Oddziału Drogowego,

Magdziak Władysław, ases. Biura Personalnego,

Mańko Franciszek, ustawiacz st. Równe,

Matachowski Karol, st. torowy 6 Oddziału Drogowego,

Nowakowski Mieczysław, czas. pracownik Warsztatów Głównych w Radomiu,

Nowakowski władysław, st. asystent Wydziału Ruchu,

Piotrowski Władysław, st. kancelista stacji Lublin,

Polak Franciszek, ustawiacz st. Dęblin,

Pomorski Józef, st. zwrotniczy stacji Lubin,

Ponczek Franciszek, konduktor I kl. stacji Zdołbunów,

Purtak Władysław, dróżnik 2 Oddziału Drogowego,

Romanowski Teodor, pomocnik Zawiad. sekcji Warsztatów Parowozowni Głównej w Skarżysku.

Salwa Andrzej, st. torowy 6 Oddziału Drogowego,

Sielicka Eugenia, kancel. I kl. Wydziału Handlowo-Taryfowego,

Sowa Ludwik, stały robotnik 2 Oddziału Drogowego,

Sokołowski Franciszek, stały ślusarz Warsztatów Głównych w Radomiu,

Solecki Jan, st. torowy 2 Oddziału Drogowego,

Suracki Jan, ustawiacz st. Lublin,

Solecki Józef-Marek, adiunkt W-łu Ruchu,

Tyburcy Antoni, stały ślusarz Parowozowni Głównej w Skarżysku,

Wasilewski Stefan, adiunkt st. Chełm,

Wartak Stefan, pom. maszyn. II kl. Parowozowni Głównej w Lublinie,

Wójcikowski Adam, woźny Wydziału Handlowo-Taryfowego,

Węgrzynek Ludwik, woźny 3 Oddziału Ruchowo-Handlowego,

Wleklik Leon, prac. stały Parowozowni Głównej w Kowlu,

Warżuszyński Józef, stały robotnik 2 Oddziału Drogowego,

Wyka Jan, ustawiacz st. Zdołbunów.

**Za zasługi w służbie kolejowej i na polu pracy społecznej:**

Grzybowski Jan, st. asystent stacji Równe,

Iglatowski Jan, adiunkt Wydziału Handlowo-Taryfowego,

Królikowski Wacław, zawiadowca stacji Nałęczów,

Rożek Władysław, stały pracownik Magazynu Zasobów w Kowlu,

Stępień Bronisław, st. kancelista 7 Oddziału Drogowego.

**Za zasługi na polu pracy społecznej:**

Bretsznajder Halina, st. kancel. W-łu Mechanicznego,

Brutkiewicz Józef, stały stolarz Warsztatów Głównych w Radomiu,

Chmielewski Artur, pom. techniczny 7 Oddziału Drogowego,

Kisielewski Piotr, st. kancel. st. Chełm,

Koper Stanisław, p. o. instruktora ruchu,

Piekarz Stanisław, prac. stały stacji Zdołbunów,

Świerczyński Józef, pom. zawiad. sekcji Warsztat. Parowozowni Głównej w Lublinie.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 26-11.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za 1 wiersz 1 zł. za stronę 100 zł.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 5489